

verdediging, wat de inzet van zijn vliegtuigen betrof, onmiddellijk onder de bevelen kwam te staan van de commandant Vesting Holland.¹ Dat betekende, dat generaal Best voor wat er aan vliegtuigen over was, zijn opdrachten zou krijgen van generaal van Andel; het betekende óók dat de commandant veldleger, generaal van Voorst tot Voorst, op slag al zijn verkenners kwijt was en dus ten aanzien van de bewegingen en de voortgang der Duitse troepen althans op de rode mei nagenoeg in het donker tastte.

Er werd door de Militaire Luchtvaart met man en macht aangepakt. Toestellen die niet te zwaar beschadigd waren, begon men meteen te repareren. Twee in het geheim voorbereide en door de Duitsers inderdaad niet opgemerkte hulpvliegvelden werden in gebruik genomen: Middenmeer in de Wieringermeerpolder en Buiksloot bij Amsterdam. Op Ruigenhoek, dat evenmin door de Duitsers ontdekt was, waren 's morgens al van Schiphol afkomstige toestellen gedaald. Schiphol en Hilversum werden door de jagers verlaten², zoals al eerder het geval geweest was met Gilze-Rijen: van hier hadden de verkenners zich naar Haamstede teruggetrokken. Uiteraard moesten naar die nieuwe standplaatsen niet alleen de resterende toestellen overgevlogen worden maar diende ook hun grondorganisatie daarheen te worden verplaatst. Dat was een omvangrijke arbeid die vele uren in beslag nam.

Alle tegenslagen en daaruit voortvloeiende desorganisatie ten spijt werden er op de rode mei, met inbegrip van de al gememoreerde aanval van de vier T-5's waarbij luitenant Swagerman in zee terecht kwam, toch weer een-en vijftig aanvals- of verkenningsvluchten uitgevoerd; hierbij gingen, wederom met inbegrip van Swagermans bommenwerper, elf toestellen verloren. Dat verliespercentage was hoog – onvermijdelijk. Immers, waar juist de snelste en sterkst-bewapende Nederlandse toestellen goeddeels verloren gegaan waren, moest men wel, wilde men *iets* doen, de langzaamste en zwakst-bewapende in de strijd werpen. Daarbij werd men bovendien genoopt, dwars tegen alle normen in te handelen die tevoren opgesteld waren. De bommenwerpers, de T-5's, dienden eigenlijk bij elke vlucht een behoorlijk jager-eskorte te krijgen – er waren niet voldoende jagers; moesten die T-5's in een gebied doordringen waar de Duitsers het luchtruim beheersten, dan mochten ze eigenlijk slechts des nachts ingezet worden – ook aan die regel hield men zich niet.³ Waren ergens op een vliegveld weer enkele Neder-

¹ Nierstrasz: *Algemeen Overzicht*, p. 69. ² De enige T-5-bommenwerper die over was, bleef op Schiphol gestationeerd en daarheen werden geleidelijk ook de G-1-jagers overgevlogen die op het vliegveld Bergen gerepareerd waren (brief, 28 april 1969, van het hoofd sectie luchtmacht-historie van de luchtmachtstaf der Koninklijke Luchtmacht). ³ Molenaar: *De luchtverdediging*, II, p. 38.